

Fluglärm

BAUGENEHMIGUNGEN KONTERKARIEREN LÄRMREDUKTIONEN

Das Verlangen nach mehr Mobilität – ob aus privaten oder geschäftlichen Gründen – zählt weltweit zu den Megatrends. Straßen-, Schienen- und Luftverkehr sind gefordert, möglichst nachhaltige und damit auch leise Mobilität zu ermöglichen. Airlines und Flughäfen sind seit Jahren auf einem guten Weg. Allerdings werden die Erfolge durch fragwürdige Baugenehmigungen konterkariert.

Baugenehmigungen widersprechen ICAO-Zielsetzung

Die UN-Luftfahrtorganisation ICAO gibt weltweit bindende Leitlinien vor, um Lärmprobleme in Flughafennähe zu lösen. Dazu zählt insbesondere eine verantwortungsbewusste Siedlungspolitik. Doch nicht alle Kommunen und Bundesländer werden der damit einhergehenden Verantwortung gerecht: Laut einer Studie der Uni Bonn und der RWTH Aachen rücken Wohn- und Gewerbegebiete immer näher an die Flughäfen heran, indem Baulücken geschlossen, bestehende Siedlungen nachverdichtet oder sogar vollkommen neue Siedlungsbereiche ausgewiesen werden. Untersucht wurden Frankfurt, München, Düsseldorf, Hamburg, Köln/Bonn und Hannover.

Mehr Menschen werden Fluglärm ausgesetzt

Diese Genehmigungspraxis führt dazu, dass immer mehr Menschen in Flughafennähe leben und arbeiten. Quantifiziert wurde der Zuzug-Effekt jüngst am Flughafen Zürich. So stieg laut des aktuellen Flughafenberichtes des Kantons Zürich die Bevölkerung rund um den Flughafen von 2015 auf 2016 um

1.600 auf 83.800. Dieser Zuzug ist seit Jahren zu beobachten und Hauptgrund, weshalb immer mehr Menschen Fluglärm ausgesetzt sind. Dies sei „auch Ausfluss des kantonalen Raumordnungskonzepts, das gerade in Flughafennähe eine verstärkte Siedlungsentwicklung vorsieht“.

Lufthansa Group investiert in leisere Flugzeuge

Politik und Wirtschaft können nur gemeinsam Menschen von Fluglärm entlasten. Aufgabe der Kommunen und Länder sollte es sein, rund um Flughäfen neue Bebauungen möglichst gering zu halten. Die wesentliche Aufgabe der Airlines lautet wiederum, möglichst leises Fluggerät einzusetzen. Die Lufthansa Group kommt ihrer Verantwortung insbesondere durch Investitionen in neuestes Fluggerät nach. Aktuelles Beispiel: Ende September hat das Unternehmen 27 weitere Airbus A320neo und A321neo – deren Lärmteppiche gemessen an den Vorgängermodellen nur halb so groß sind – zum Listenpreis von rund 3 Milliarden Euro bestellt.

BEISPIEL KÖLN/BONN

Im Umland des Flughafens Köln/Bonn sind innerhalb wie auch außerhalb der Lärmschutzzonen in den vergangenen 50 Jahren stetig Siedlungsflächen entwickelt worden. Seit den 80er Jahren steht die Nachverdichtung bestehender Siedlungsflächen im Vordergrund.

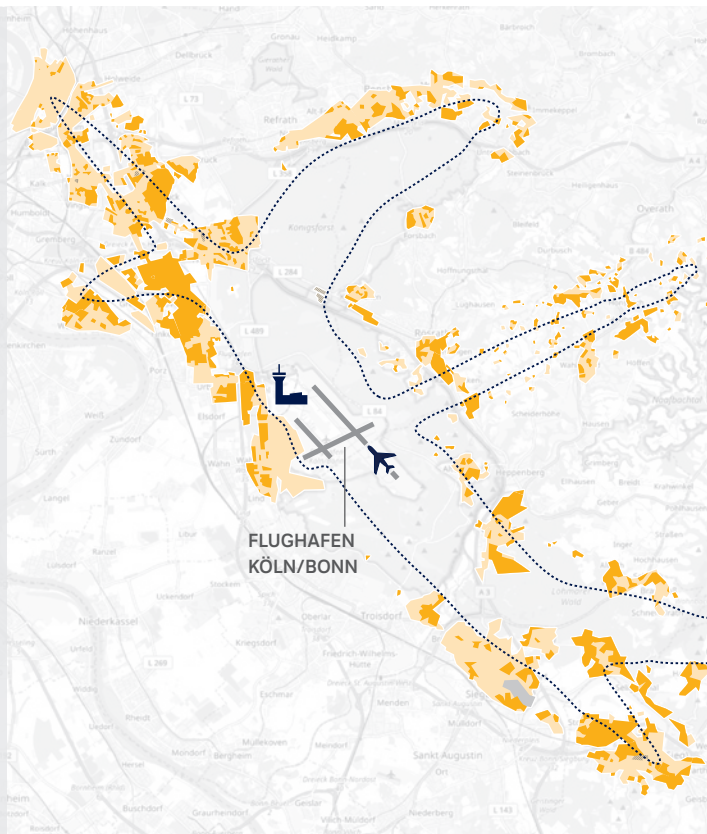
WOHNSIEDLUNGEN UND GEWERBEFLÄCHEN

- bis 1961
- 1961 bis 2013

NACHT-SCHUTZZONE

zwischen 22 – 6 Uhr
55 dB(A) Dauerschallpegel
(6 Einzelfälle 57 dB(A))

Quellen: RWTH Aachen, Universität Bonn



VORTEIL LUFTVERKEHR: LÄRM WIRKT LOKAL

Laut Umweltbundesamt sind nach Erhebungen gemäß Umgebungslärmrichtlinie deutschlandweit 8,7 Millionen Menschen von Straßenlärm, 6,4 Mio. von Schienenlärm und 0,8 Mio. Menschen von Fluglärm betroffen. Zwischen 22.00 und 6.00 Uhr sind die Unterschiede noch größer: Straßenlärm beeinträchtigt 5,6 Millionen, Schienenlärm 5,2 Mio. und Fluglärm 0,2 Mio. Menschen.

FLUGLÄRMSCHUTZGESETZ AUSREICHENDE GRUNDLAGE

2007 hat der Bundestag nach intensiven Beratungen das Fluglärmschutzgesetz von 1971 umfassend novelliert. Seither hat die Lärmwirkungsforschung keine neuen Erkenntnisse hervorgebracht. Das bestätigt auch die jüngste Rechtsprechung des VGH Kassel. Eine Änderung des Fluglärmschutzgesetzes im Rahmen der aktuellen Evaluierung wäre sachlich nicht begründet.